

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 08-317505

(43)Date of publication of application : 29.11.1996

(51)Int.Cl.

B60L 11/14
F02D 29/02

(21)Application number : 07-145322

(71)Applicant : AQUEOUS RES:KK
AISIN AW CO LTD

(22)Date of filing : 18.05.1995

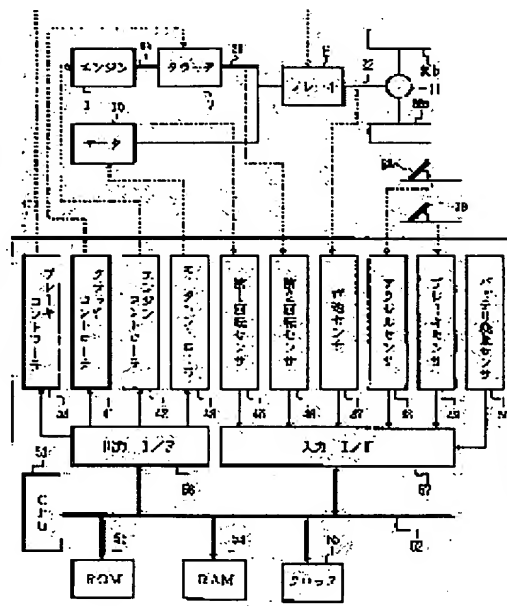
(72)Inventor : YAMAGUCHI KOZO
MINESAWA YUKIHIRO

(54) HYBRID VEHICLE

(57)Abstract:

PURPOSE: To provide a hybrid vehicle which can enhance fuel consumption, reduce an exhaust gas and at the same time prevent the overcharge of a battery.

CONSTITUTION: In the case where a degree of opening of an accelerator detected by an acceleration sensor 48 is 0% and when the remainder of a battery exceeds a predetermined value, a fuel sent to an engine 1 is cut to stop the engine 1. In the case where a degree of opening of an accelerator is 0% and when the remainder of a battery is not more than the predetermined value, the engine 1 is driven in the region of good engine efficiency and the battery is charged by the generated output of the engine 1.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

25.02.2002

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

3447433

[Date of registration]

04.07.2003

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平8-317505

(43) 公開日 平成8年(1996)11月29日

(51) Int.Cl.⁸

B 6 0 L 11/14

F 0 2 D 29/02

識別記号

庁内整理番号

F I

B 6 0 L 11/14

F 0 2 D 29/02

技術表示箇所

D

審査請求 未請求 請求項の数 5 F D (全 12 頁)

(21) 出願番号

特願平7-145322

(22) 出願日

平成7年(1995)5月18日

(71) 出願人 591261509

株式会社エクス・リサーチ

東京都千代田区外神田2丁目19番12号

(71) 出願人 000100768

アイシン・エイ・ダブリュ株式会社

愛知県安城市藤井町高根10番地

(72) 発明者 山口 幸蔵

東京都千代田区外神田2丁目19番12号 株

式会社エクス・リサーチ内

(72) 発明者 峯沢 幸弘

愛知県安城市藤井町高根10番地 アイシ

ン・エイ・ダブリュ株式会社内

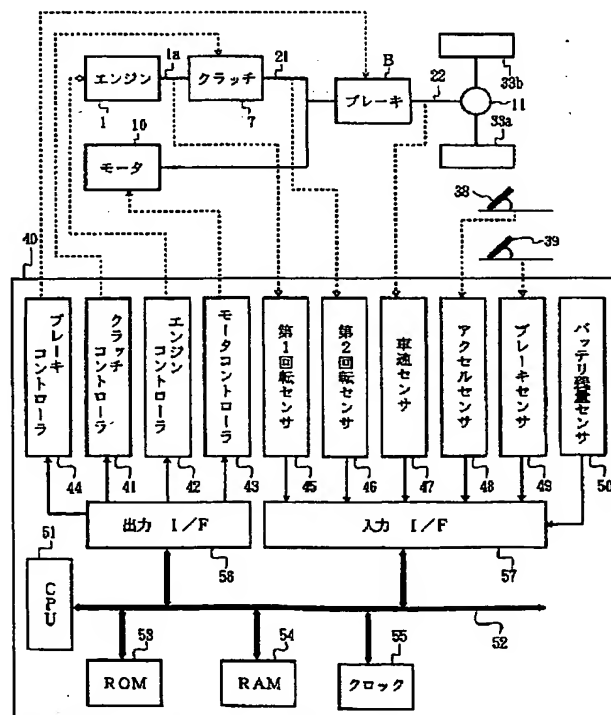
(74) 代理人 弁理士 川井 隆 (外1名)

(54) 【発明の名称】 ハイブリッド車両

(57) 【要約】

【目的】 燃費を向上させると共に排気ガスを低減しながら、バッテリーの過充電を防止することができるようにする。

【構成】 アクセルセンサ48によって検出されるアクセル開度が0%の場合に、バッテリー残量が所定値を越えているときにはエンジン1に送られるヒューエルがカットされ、エンジン1が停止する。アクセル開度が0%の場合に、バッテリー残量が所定値以下のときには、エンジン1は、エンジン効率の良い領域で駆動され、このエンジン1の発電電力によってバッテリーが充電される。



【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車両の駆動力を発生させるモータとエンジンとを備え、少なくとも一方の駆動力によって走行するハイブリッド車両において、

アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段と、
バッテリー残量を検出するバッテリー残量検出手段と、
前記アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、前記バッテリー残量検出手段によって検出されたバッテリー残量が所定値以下のときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、前記バッテリー残量検出手段によって検出されたバッテリー残量が所定値を越えるときにはエンジンを待機状態とするエンジン制御手段とを具備することを特徴とするハイブリッド車両。

【請求項 2】 車両の駆動力を発生させるモータとエンジンとを備え、少なくとも一方の駆動力によって走行するハイブリッド車両において、
アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段と、
過去所定時間における車両の平均出力を検出する平均出力検出手段と、

前記アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、前記平均出力検出手段によって検出された平均出力が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、前記平均出力検出手段によって検出された平均出力が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とするエンジン制御手段とを具備することを特徴とするハイブリッド車両。

【請求項 3】 車両の駆動力を発生させるモータとエンジンとを備え、少なくとも一方の駆動力によって走行するハイブリッド車両において、
アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段と、
車両の重量増加量を検出する重量増加量検出手段と、
前記アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、前記重量増加量検出手段によって検出された重量増加量が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、
前記重量増加量検出手段によって検出された重量増加量が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とするエンジン制御手段とを具備することを特徴とするハイブリッド車両。

【請求項 4】 前記エンジン制御手段は、エンジンを待機状態とする場合、エンジンを停止またはアイドリング状態とすることを特徴とする請求項 1 から請求項 3 のうちのいずれか 1 つの請求項に記載のハイブリッド車両。

【請求項 5】 前記エンジン制御手段によってエンジンが待機状態とされている間、必要なトルクをモータに出力させるモータ制御手段を具備することを特徴とする請

求項 1 から請求項 4 のうちのいずれか 1 つの請求項に記載のハイブリッド車両。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】本発明は、モータとエンジンを駆動源とするハイブリッド車両に関する。

【0002】

【従来の技術】従来より、エンジンをモータで補助することによって、排出する排気ガスをよりクリーンにするハイブリッド車両が提案されている。このハイブリッド車両では、アクセル開度、車速等の車両駆動状態を検出してエンジンとモータの使用分担をコントロールしている。ところで、従来のハイブリッド車両では、バッテリーに充電する場合、エンジンの駆動トルクで発電する発電電力とブレーキ時の回生電力とで充電している。その場合、例えば、バッテリー残量に応じてエンジンの駆動トルクを変化させて過充電を防止するようにしていた。すなわち、図 8 のエンジン効率マップにおいて示すように、バッテリー残量が小さいときは一番効率の良い A 領域となるようにスロットル開度を設定し、バッテリー残量が多いときは A 領域よりもトルクが小さくなる B 領域となるようにスロットル開度を設定している。なお、図 8 において、符号 60 は等効率線を示している。スロットル開度の切り換えは、例えば図 9 に示すように、バッテリー残量が増加する場合には、バッテリー残量が 70 % を越えたら最大発電量が 25 A の A 領域から最大発電量が 12 A の B 領域へ切り換え、バッテリー残量が減少する場合には、バッテリー残量が 60 % 以下になったら B 領域から A 領域へ切り換えるようにしている。

【0003】図 10 は車両の要求トルクとスロットル開度との関係を示したものである。この図 10 に示すように、スロットル開度は、要求トルクが大きいときは A 領域に設定され、要求トルクが小さいときはバッテリー残量に応じて A 領域または B 領域に設定される。

【0004】図 11 は従来のハイブリッド車両におけるアクセル開度とエンジン出力とモータ出力との関係の一例を示す説明図である。この図 11 に示すように、従来のハイブリッド車両では、アクセル開度が 0 % 以外のときはエンジン出力は一定（スロットル開度が A 領域）であり、モータ出力がアクセル開度に応じて変化する。符号 71 で示すように、エンジンブレーキを用いて減速すると、モータ出力は低下し駆動状態から発電状態へ変換し、符号 72 で示すように、アクセル開度が 0 % になるとモータ出力は最低レベルとなる。

【0005】その後、符号 73 で示すように、バッテリー残量が多いときは B 領域となるようにスロットル開度が設定され、エンジン出力が低下する。このとき、符号 74 で示すように、エンジン出力が低下した分、モータ出力が増加する。その後、アクセルが踏み込まれ、アクセル開度が増加するときには、初めにはエンジン出力が

下がったままなので、まず、符号75で示すように、モータ出力が増加する。その後、エンジン出力が増加する間、符号76で示すように、モータ出力の増加は休止し、エンジン出力が一定になった後は、アクセル開度の増加に応じてモータ出力が再度増加する。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】しかし、上述のような従来のハイブリッド車両では、バッテリー残量が大きいときにエンジン効率の悪いB領域を使用するため、車両の燃費の低下及び排気ガスの増加につながっているという問題点があった。

【0007】本発明はこのような課題を解決するためになされたもので、燃費を向上させると共に排気ガスを低減しながら、バッテリーの過充電を防止することができるようにしたハイブリッド車両を提供することを目的とする。

【0008】

【課題を解決するための手段】請求項1記載の発明では、車両の駆動力を発生させるモータとエンジンとを備え、少なくとも一方の駆動力によって走行するハイブリッド車両において、アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段と、バッテリー残量を検出するバッテリー残量検出手段と、アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、バッテリー残量検出手段によって検出されたバッテリー残量が所定値以下のときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、バッテリー残量検出手段によって検出されたバッテリー残量が所定値を越えるときにはエンジンを待機状態とするエンジン制御手段とをハイブリッド車両に具備させて前記目的を達成する。請求項2記載の発明では、車両の駆動力を発生させるモータとエンジンとを備え、少なくとも一方の駆動力によって走行するハイブリッド車両において、アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段と、過去所定時間における車両の平均出力を検出する平均出力検出手段と、アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、平均出力検出手段によって検出された平均出力が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、平均出力検出手段によって検出された平均出力が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とするエンジン制御手段とをハイブリッド車両に具備させて前記目的を達成する。請求項3記載の発明では、車両の駆動力を発生させるモータとエンジンとを備え、少なくとも一方の駆動力によって走行するハイブリッド車両において、アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段と、車両の重量増加量を検出する重量増加量検出手段と、アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合におい

て、重量増加量検出手段によって検出された重量増加量が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、重量増加量検出手段によって検出された重量増加量が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とするエンジン制御手段とをハイブリッド車両に具備させて前記目的を達成する。

【0009】請求項4記載の発明は、請求項1から請求項3のうちのいずれか1つの請求項に記載のハイブリッド車両において、エンジン制御手段が、エンジンを待機状態とする場合、エンジンを停止またはアイドリング状態とするように構成したものである。請求項5記載の発明は、請求項1から請求項4のうちのいずれか1つの請求項に記載のハイブリッド車両において、更に、エンジン制御手段によってエンジンが待機状態とされている間、必要なトルクをモータに出力させるモータ制御手段を具備したものである。

【0010】

【作用】請求項1記載のハイブリッド車両では、エンジン制御手段は、アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、バッテリー残量検出手段によって検出されたバッテリー残量が所定値以下のときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、バッテリー残量検出手段によって検出されたバッテリー残量が所定値を越えるときにはエンジンを待機状態とする。請求項2記載のハイブリッド車両では、エンジン制御手段は、アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、平均出力検出手段によって検出された平均出力が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、平均出力検出手段によって検出された平均出力が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とする。請求項3記載のハイブリッド車両では、エンジン制御手段は、アクセル開度検出手段によって検出されたアクセル開度よりエンジンが駆動不要な状態であると判断した場合において、重量増加量検出手段によって検出された重量増加量が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、重量増加量検出手段によって検出された重量増加量が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とする。

【0011】請求項4記載のハイブリッド車両では、エンジン制御手段は、エンジンを待機状態とする場合、エンジンを停止またはアイドリング状態にする。請求項5記載のハイブリッド車両では、モータ制御手段は、エンジン制御手段によってエンジンが待機状態とされている間、必要なトルクをモータに出力させる。

【0012】

【実施例】以下本発明のハイブリッド車両における好適な実施例について、図面を参照して詳細に説明する。図

1ないし図5は本発明の第1の実施例に係るものである。図1は本実施例に係るハイブリッド車両における駆動部分の概略構成の断面を表したものである。この図1に示すように、本実施例のハイブリッド車両は、内燃エンジン（以下、単にエンジンという。）1及び電気モータ（以下、単にモータという。）10の伝達下流側に、アンダードライブ機構（U/D）からなる2速自動変速装置9を連結したものである。

【0013】ハイブリッド車両のボンネット部分には、ガソリン又はディーゼル等のエンジン1が横向きに搭載されており、更に、このエンジン1に接続して、コンバータハウジング2が固定されており、更にトランスアクスルケース3及びモータケース5が一体に固定されている。そして、エンジン出力軸1aに整列して、トルクコンバータ6、入力クラッチ7、2速自動変速装置9及びモータ10が配置され、更にその下方にはディファレンシャル装置11が配置され、これら各装置は互いに一体に連結されたケース（ハウジング）2、3、5内に収納されている。

【0014】流体伝動装置であるトルクコンバータ6は、コンバータハウジング2内に配置され、ポンプインペラ12、タービンランナ13及びステータ15そしてロックアップクラッチ16を有している。そして、ポンプインペラ12はエンジン出力軸1aに連結しており、タービンランナ13及びロックアップクラッチ16の出力側は入力軸17に連結している。また、ステータ15はワンウェイクラッチ19上に支持されており、ワンウェイクラッチ19のインナレースはハウジング2に固定されている。また、トルクコンバータ6と入力クラッチ7の間部分には油圧ポンプ20が配設されており、この油圧ポンプ20の駆動ギヤ部はポンプインペラ12に連結されている。そして、入力クラッチ7は油圧湿式多板クラッチからなり、その入力側が入力軸17に連結し、またその出力側が自動変速装置9に向けて延びている中間軸21に連結している。また、中間軸21にはスリーブ状の出力軸22が回転自在に被嵌しており、出力軸22の一端部には入力クラッチ7に隣接してカウンタドライブギヤ23が固定されている。

【0015】2速自動変速装置9は、変速ギヤユニットを構成するシングルプラネタリギヤユニット25を有するアンダードライブ機構部（U/D）を備え、そのリングギヤRが中間軸21に連結し、そのキャリアCRが出力軸22に連結している。更に、キャリアCRとサンギヤSとの間には係合手段を構成するダイレクトクラッチC2が介在しており、かつサンギヤSとケース3との間には同じく係合手段を構成する低速用のブレーキB及びワンウェイクラッチFが介在している。

【0016】一方、モータ10は、ブラシレスDCモータ、誘導モータ、直流分巻モータ等によって構成することができ、モータケース5内に配置されている。モータ

10は偏平状のステータ26及び偏平状のロータ27を有しており、ステータ26はモータケース5の内壁に固定されかつコイル28が巻装されており、またロータ27は中間軸21と共にプラネタリギヤユニット25のリングギヤRに連結している。従って、モータ10はその中央部に軸方向に延びる大きな筒状の中空部Aを有しており、中空部A内に、アクスルケース3の一部に亘って2速自動変速装置9が配置されている。

【0017】また、トランスアクスルケース3の下方にはカウンタ軸29及びディファレンシャル装置11が配置されており、カウンタ軸29にはドライブギヤ23に歯合するカウンタドリブンギヤ30及びピニオン31が固定されている。ディファレンシャル装置11はピニオン31に歯合するリングギヤ32を有しており、ギヤ32からのトルクがそれぞれ負荷トルクに応じて左右の前車輪33a、33bに伝達される。

【0018】ここで、図1に示した駆動部分の動作について説明する。入力クラッチ7が係合状態のときは、入力軸17と中間軸21とが連結し、パラレルタイプのハイブリッド車両として機能する。エンジン出力軸1aの回転は、トルクコンバータ6に伝達され、油流を介して又はロックアップクラッチ16を介して入力軸17に伝達され、更に入力クラッチ7を介して中間軸21に伝達される。従って、エンジン1の出力特性が低回転速度では低トルクにあるにも係わらず、トルクコンバータ6が自動的にかつ滑らかにトルクを増大し、発進、加速及び登坂等をスムーズにかつ確実に行うことができる。

【0019】中間軸21の回転は、スロットル開度及び車速に基づき自動変速装置9にて2速に変速され、出力軸22に伝達される。すなわち、1速状態にあつては、ダイレクトクラッチC2が切られると共に、ワンウェイクラッチFが係止状態にある。この状態では、中間軸21の回転は、リングギヤRに伝達され、更に係止状態にあるサンギヤSに基づき、ピニオンPを自転しつつキャリアCRが減速回転し、減速回転（U/D）が出力軸22に伝達される。なお、エンジンブレーキ作動時（コースト時）にあつては、ブレーキBが係合し、サンギヤSを停止する。

【0020】そして、2速状態にあつては、ダイレクトクラッチC2を係合する。この状態にあつては、サンギヤSとキャリアCRとがクラッチC2により一体となり、ギヤユニット25が一体回転する。従って、中間軸21の回転は、そのまま出力軸22に伝達される。そして、出力軸22の回転はカウンタドライブギヤ23からドリブンギヤ30に伝達され、更にディファレンシャルドライブピニオン32を介してディファレンシャル装置11に伝達される。更に、ディファレンシャル装置11は左右前輪33a、33bにそれぞれディファレンシャル回転を伝達する。また、エンジン出力軸1aの回転は、コンバータケースを介して油圧ポンプ20に伝達さ

れ、油圧ポンプ20で所定の油圧を発生する。

【0021】一方、入力クラッチ7が開放状態のときは、入力軸17と中間軸21とが切断され、モータ10によって中間軸21が回転され、この中間軸21の回転が、自動変速装置9にて変速され、出力軸22に伝達される。

【0022】図2は本実施例に係るハイブリッド車両の回路部分の構成を示すブロック図である。本実施例のハイブリッド車両は、車両の動作全体を制御するための制御部40を備えている。制御部40は、各種制御を行うCPU（中央処理装置）51を備えており、このCPU51にはデータバス等のバスライン52を介してROM（リード・オンリ・メモリ）53、RAM（ランダム・アクセス・メモリ）54、クロック55、出力I/F（インターフェース）部56及び入力I/F部57がそれぞれ接続されている。ROM53には、入力I/F部57から入力される各種信号に基づいてCPU51が走行状態等を判断し、各部を適切に制御するための各種プログラムやデータが格納されている。RAM54は、ROM53に格納されたプログラムやデータに従ってCPU51が処理を行うためのワーキングメモリであり、入力I/F部57から入力される各種信号や出力I/F部56から出力した制御信号を一時的に記憶する。クロック55は時間を計時するために用いられる。

【0023】出力I/F部56には、クラッチ7の係合と開放を制御するクラッチコントローラ41、ブレーキBの係合と開放を制御するブレーキコントローラ44、始動時にスタータを駆動すると共に、駆動時におけるスロットル・バルブの開度を調整するエンジンコントローラ42、モータ10の出力を制御すると共に、バッテリーへの回生充電を制御するモータコントローラ43が、それぞれ接続されている。一方、入力I/F部57には、エンジン出力軸1aの回転数、すなわちクラッチ7の入力側の回転数を検出する第1回転センサ45、中間軸21の回転数、すなわちクラッチ7の出力側の回転数を検出する第2回転センサ46、出力軸22の回転数を検出する車速センサ47、アクセル38の踏み込み量を検出するアクセルセンサ48、ブレーキペダル39の踏み込み量を検出するブレーキセンサ49、バッテリーの電圧、電流等からバッテリー残量を検出するバッテリー残量センサ50が、それぞれ接続されている。

【0024】次に、本実施例に係るハイブリッド車両の動作について説明する。図3はハイブリッド車両の全体の動作を制御するメインルーチンの動作を示すフローチャートである。この動作では、まず、制御部40のCPU51が初期設定（ステップ101）を行った後、各センサ45～50の出力等の車両情報を読み込み（ステップ102）、バッテリー残量を算出する（ステップ103）。バッテリー残量の算出方法としては、入出力電力を積算する方法、バッテリー電圧を測定する方法、比重を測

定する方法等がある。

【0025】次に、アクセル開度が0%か否かを判断する（ステップ104）。アクセル開度が0%の場合（ステップ104；Y）は、バッテリー残量が所定値を越えているか否かを判断する（ステップ105）。バッテリー残量が所定値を越えていない場合（N）は、エンジンコントローラ42によってスロットル開度を、図8に示したエンジン効率マップにおいてA領域となる最高効率点に設定し（ステップ106）、モータ出力指令をモータコントローラ43に出力して（ステップ108）、ステップ102へ戻る。一方、バッテリー残量が所定値を越えている場合（ステップ105；Y）は、エンジンコントローラ42によって、エンジン1に送られるヒューエルをカットして（ステップ107）、エンジン1を停止させ、ステップ108へ進む。また、ステップ104においてアクセル開度が0%ではない場合（N）にも、そのままステップ108へ進む。

【0026】図4は、図3のステップ105においてバッテリー残量が所定値を越えているか否かを判断する場合における所定値を示したものである。この図4に示すように、所定値は、例えば、バッテリー残量が増加する場合には70%、バッテリー残量が減少する場合には60%とする。すなわち、バッテリー残量が増加する場合には、バッテリー残量が70%を越えたら、スロットル開度がA領域に設定された状態からヒューエルカットの状態へ切り換える。一方、バッテリー残量が減少する場合には、バッテリー残量が60%以下になったら、ヒューエルカットの状態からスロットル開度がA領域に設定された状態へ切り換える。

【0027】図5は本実施例におけるアクセル開度とエンジン出力とモータ出力との関係の一例を示す説明図である。この図5に示すように、本実施例では、アクセル開度が0%以外のときはエンジン出力は一定（スロットル開度がA領域）であり、モータ出力がアクセル開度に応じて変化する。符号81で示すように、エンジンブレーキを用いて減速すると、モータ出力は低下し駆動状態から発電状態へ変換し、符号82で示すように、アクセル開度が0%になると、バッテリー残量が所定値を越えている場合には、ヒューエルカットが行われ、エンジン1が停止される。なお、エンジン1が停止される前にクラッチ7が機械的に切られる。その間、不足するエンジン1の出力トルク分をモータ10側で出力する。エンジン1の出力トルクは、トルクセンサ、スロットル開度、エンジン回転数、エンジン回転数変化から求められ、モータ10はその分のトルクを余分に出力する。

【0028】また、エンジン1は、再びアクセルが踏み込まれると再始動される。エンジン1が再始動された後、クラッチ7が繋がれ、エンジン1とモータ10の合計出力が出力される。また、クラッチ7が繋がれる際、モータ10の出力割合が下げられ、エンジン出力とモータ

タ出力は所定の割合で出力される。従って、図11

(c)において符号a、bで示す時点で、エンジン出力が大きく変化するが、その変化を打ち消すようにモータ出力が決められるため、a、bで示す時点におけるショックの発生が防止される。

【0029】このように本実施例では、アクセル開度が0%の場合に、バッテリー残量が所定値を越えているときにはエンジン1に送られるヒューエルがカットされ、エンジン1が停止する。エンジン1が停止している間はバッテリーに充電されないため、バッテリーの過充電を防止することができる。アクセル開度が0%の場合に、バッテリー残量が所定値以下のときには、エンジン1は、常に、図8におけるA領域で駆動され、このエンジン1の発電電力によってバッテリーが充電される。エンジン1が最も効率の良いA領域で駆動されることから、燃費が向上する共に排気ガスが低減される。

【0030】図6は本発明の第2の実施例に係るハイブリッド車両の全体の動作を制御するメインルーチンの動作を示すフローチャートである。本実施例は、第1の実施例のようにバッテリー残量に応じてエンジン1を制御する代わりに、過去所定時間における車両の平均出力に応じてエンジン1を制御するようにしたものである。本実施例では、まず、制御部40のCPU51が初期設定(ステップ201)を行った後、各センサ45~50の出力等の車両情報を読み込み(ステップ202)、過去X秒(例えば300秒)間の車両の平均出力を算出する(ステップ203)。

【0031】次に、アクセル開度が0%か否かを判断する(ステップ204)。アクセル開度が0%の場合(ステップ204; Y)は、平均出力が所定値を越えているか否かを判断する(ステップ205)。平均出力が所定値を越えている場合(ステップ205; Y)は、エンジンコントローラ42によってスロットル開度を、図8に示したエンジン効率マップにおいてA領域となる最高効率点に設定し(ステップ206)、モータ出力指令をモータコントローラ43に出力して(ステップ208)、ステップ202へ戻る。一方、平均出力が所定値を越えていない場合(ステップ205; N)は、エンジンコントローラ42によって、エンジン1に送られるヒューエルをカットして(ステップ207)、エンジン1を停止させ、ステップ208へ進む。また、ステップ204においてアクセル開度が0%ではない場合(N)には、そのままステップ208へ進む。

【0032】このように本実施例では、アクセル開度が0%の場合に、平均出力が所定値を越えていないときには、駆動負荷が小さくバッテリー消費量が少ないと判断して、エンジン1に送られるヒューエルをカットし、平均出力が所定値を越えているときには、駆動負荷が大きくバッテリー消費量が多いと判断して、エンジン1を図8におけるA領域で駆動して、このエンジン1の発電電力に

によってバッテリーを充電する。なお、平均出力は、車速とアクセル開度、エンジン回転数とモータ出力値、トルクセンサ等から求めることができる。その他の構成、動作及び効果は第1の実施例と同様である。

【0033】図7は本発明の第3の実施例に係るハイブリッド車両の全体の動作を制御するメインルーチンの動作を示すフローチャートである。本実施例は、第1の実施例のようにバッテリー残量に応じてエンジン1を制御する代わりに、車両の重量変化量、すなわち、荷重が0の状態からの車両の重量増加量に応じてエンジン1を制御するようにしたものである。本実施例では、まず、制御部40のCPU51が初期設定(ステップ301)を行った後、各センサ45~50の出力等の車両情報を読み込み(ステップ302)、車両の重量変化量を算出する(ステップ303)。次に、アクセル開度が0%か否かを判断する(ステップ304)。

【0034】アクセル開度が0%の場合(ステップ304; Y)は、車両の重量変化量が所定値を越えているか否かを判断する(ステップ305)。車両の重量変化量が所定値を越えている場合(ステップ305; Y)は、エンジンコントローラ42によってスロットル開度を、図8に示したエンジン効率マップにおいてA領域となる最高効率点に設定し(ステップ306)、モータ出力指令をモータコントローラ43に出力して(ステップ308)、ステップ302へ戻る。一方、車両の重量変化量が所定値を越えていない場合(ステップ305; N)は、エンジンコントローラ42によって、エンジン1に送られるヒューエルをカットして(ステップ307)、エンジン1を停止させ、ステップ308へ進む。また、ステップ304においてアクセル開度が0%ではない場合(N)には、そのままステップ308へ進む。

【0035】このように本実施例では、アクセル開度が0%の場合に、車両の重量変化量が所定値を越えていないときには、駆動負荷が小さくバッテリー消費量が少ないと判断して、エンジン1に送られるヒューエルをカットし、車両の重量変化量が所定値を越えているときには、駆動負荷が大きくバッテリー消費量が多いと判断して、エンジン1を、図8におけるA領域で駆動して、このエンジン1の発電電力によってバッテリーを充電する。なお、車両の重量変化量は、例えば、サスペンションのたわみ量を検出するセンサを設け、このセンサによって静止時のサスペンションのたわみ量を検出して、このたわみ量から求めることができる。その他の構成、動作及び効果は第1の実施例と同様である。

【0036】なお、本発明は上記各実施例に限定されず、例えば、上記各実施例においてヒューエルカットによりエンジン1を停止させる代わりに、エンジン1をアイドリング状態にするようにしても良い。

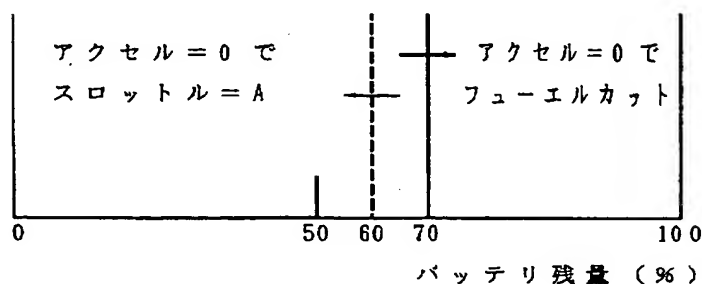
【0037】また、実施例では、モータ10との間で電力の授受を行う電源としてバッテリーを用いる場合につい

て説明したが、キャパシタ、フライホイール・バッテリー、油（空）圧アキュムレータ等の電源装置を本発明のバッテリーとして使用するようにしてもよい。キャパシタとしては、例えば、単位体積当たりの容量が大きく、かつ、低抵抗で出力密度が大きい電気2重層コンデンサ、その他のキャパシタが使用される。電源装置としてキャパシタを使用する場合、残存電力容量（S. O. C）としては、キャパシタの電圧値を使用する。フライホイール・バッテリーは、フライホイールに同軸に配置されたモータでフライホイールを駆動・回生することにより、電力の授受を行うバッテリーである。このフライホイールバッテリーを電源装置として使用する場合は残存電力容量（S. O. C）としては、フライホイールの回転数を使用する。油（空）圧アキュムレータは、アキュムレータに連結された油（空）圧ポンプによりアキュムレータに油（空）圧を出し入れすることにより、電力の授受を行うバッテリーである。この油（空）圧アキュムレータ電源装置として使用する場合は残存電力容量（S. O. C）としては、油（空）圧を使用する。

【0038】

【発明の効果】請求項1に記載の発明のハイブリッド車両によれば、エンジンが駆動不要な状態であると判断した場合に、バッテリー残量が所定値以下のときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、バッテリー残量が所定値を越えるときにはエンジンを待機状態とするようにしたので、燃費を向上させると共に排気ガスを低減しながら、バッテリーの過充電を防止することができる。請求項2に記載の発明のハイブリッド車両によれば、エンジンが駆動不要な状態であると判断した場合に、過去所定時間における車両の平均出力が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルクによる発電電力によってバッテリーの充電を行い、平均出力が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とするようにしたので、燃費を向上させると共に排気ガスを低減しながら、バッテリーの過充電を防止することができる。請求項3に記載の発明のハイブリッド車両によれば、エンジンが駆動不要な状態であると判断した場合に、車両の重量増加量が所定値を越えるときにはエンジンの駆動トルク

【図4】



による発電電力によってバッテリーの充電を行い、車両の重量増加量が所定値以下のときにはエンジンを待機状態とするようにしたので、燃費を向上させると共に排気ガスを低減しながら、バッテリーの過充電を防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の第1の実施例に係るハイブリッド車両の駆動部分の概略構成を示す説明図である。

【図2】同上、ハイブリッド車両の回路部分の構成を示すブロック図である。

【図3】同上、ハイブリッド車両の全体の動作を制御するメインルーチンの動作を示すフローチャートである。

【図4】同上、バッテリー残量が所定値を越えているか否かを判断する場合における所定値を示す説明図である。

【図5】同上、アクセル開度とエンジン出力とモータ出力との関係の一例を示す説明図である。

【図6】本発明の第2の実施例に係るハイブリッド車両の全体の動作を制御するメインルーチンの動作を示すフローチャートである。

【図7】本発明の第3の実施例に係るハイブリッド車両の全体の動作を制御するメインルーチンの動作を示すフローチャートである。

【図8】エンジン効率マップを示す説明図である。

【図9】従来のハイブリッド車両におけるスロットル開度の切り換えを説明するための説明図である。

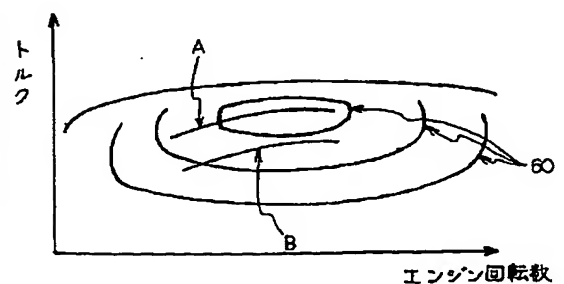
【図10】従来のハイブリッド車両における車両の要求トルクとスロットル開度との関係を示す説明図である。

【図11】従来のハイブリッド車両におけるアクセル開度とエンジン出力とモータ出力との関係の一例を示す説明図である。

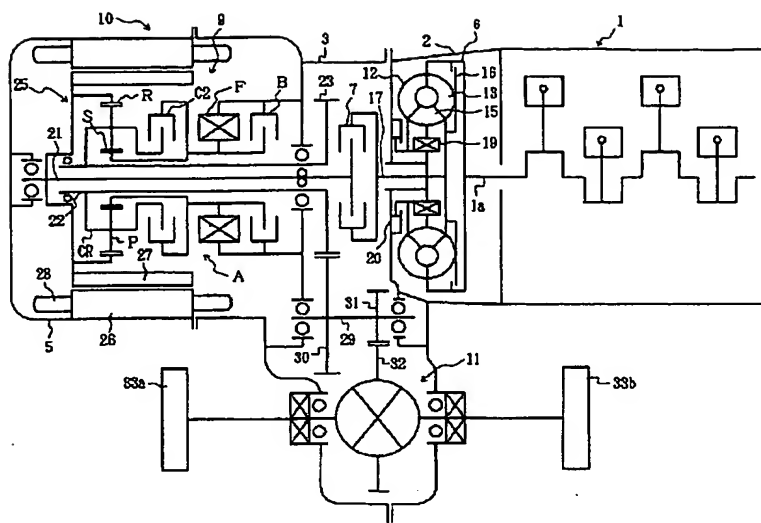
【符号の説明】

- 1 エンジン
- 10 モータ
- 40 制御部
- 42 エンジンコントローラ
- 43 モータコントローラ
- 48 アクセルセンサ
- 50 バッテリー残量センサ

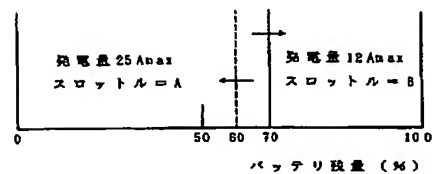
【図8】



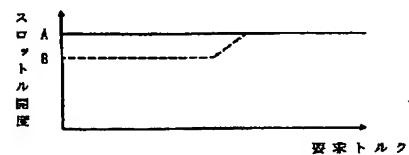
【図 1】



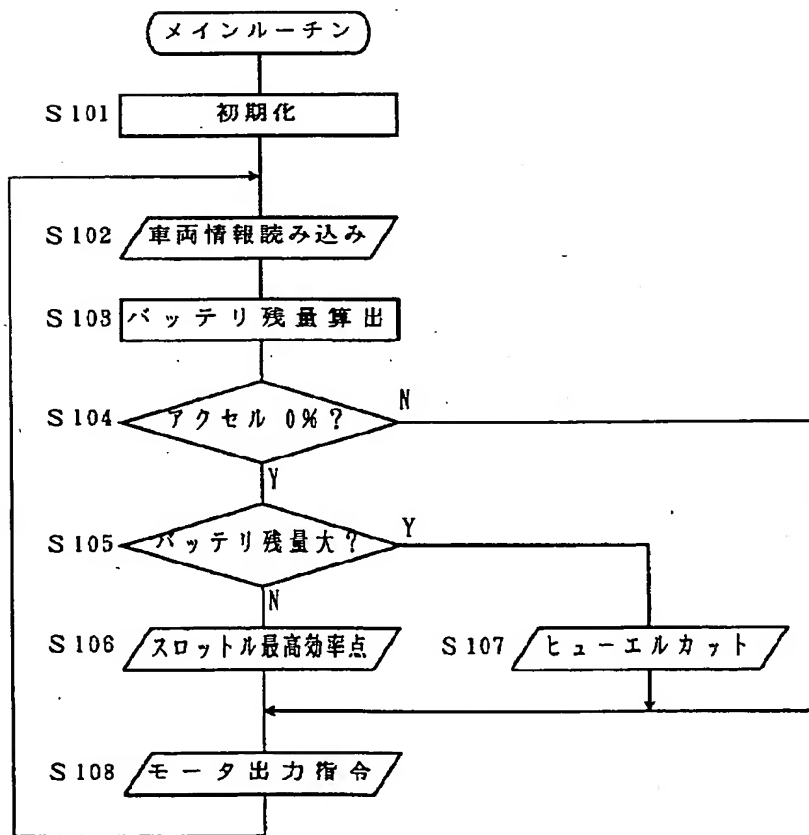
【図 9】



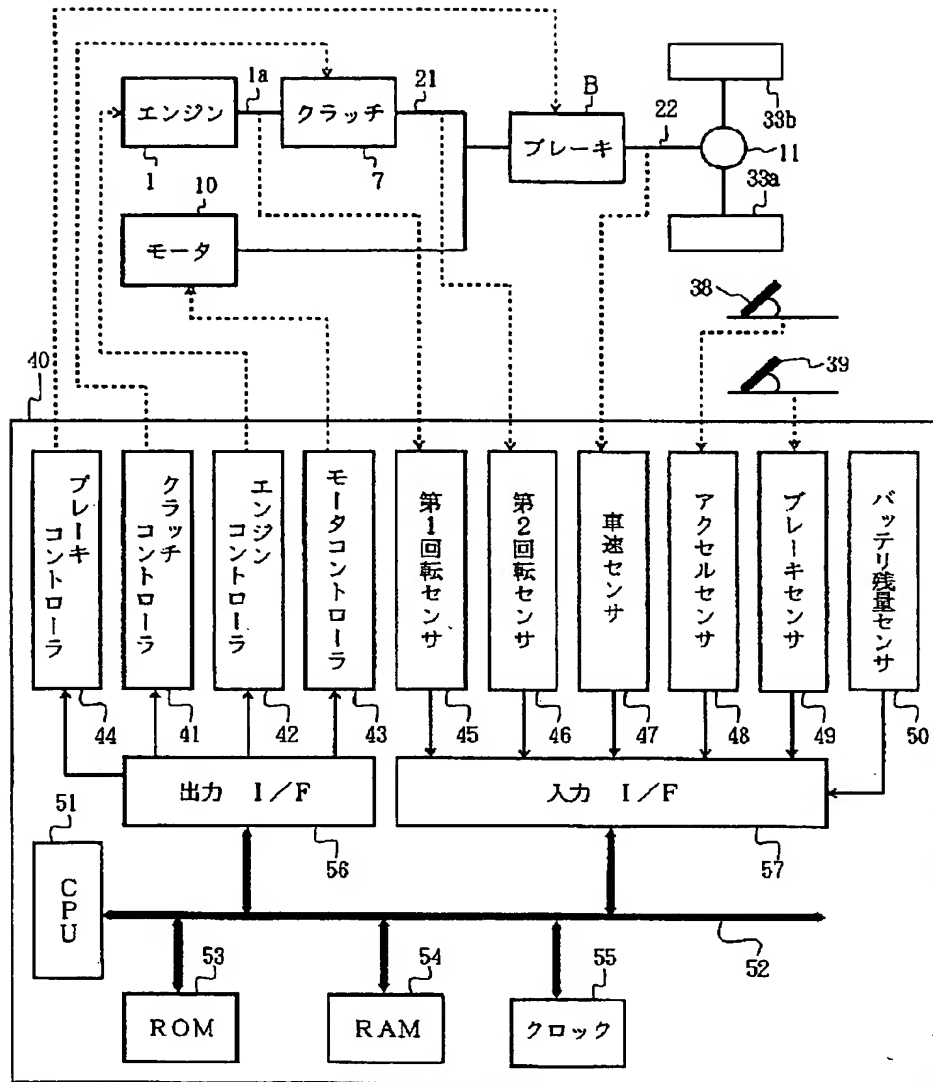
【図 10】



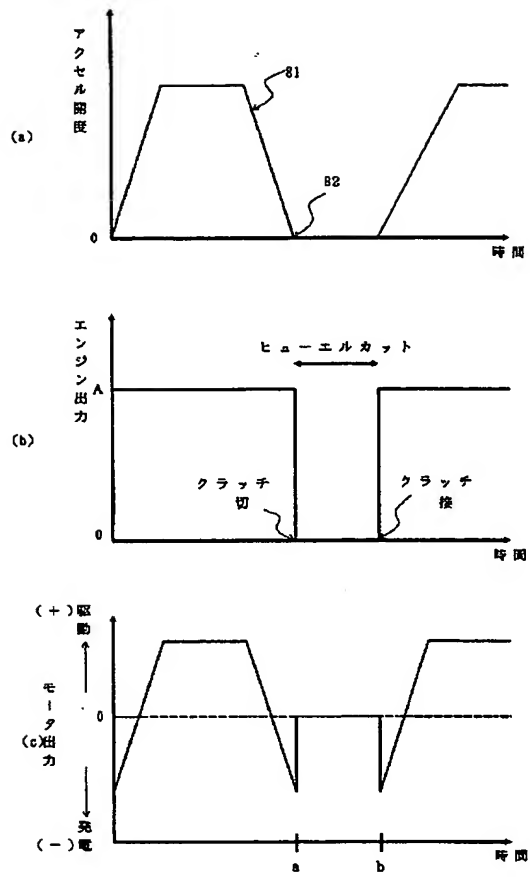
【図 3】



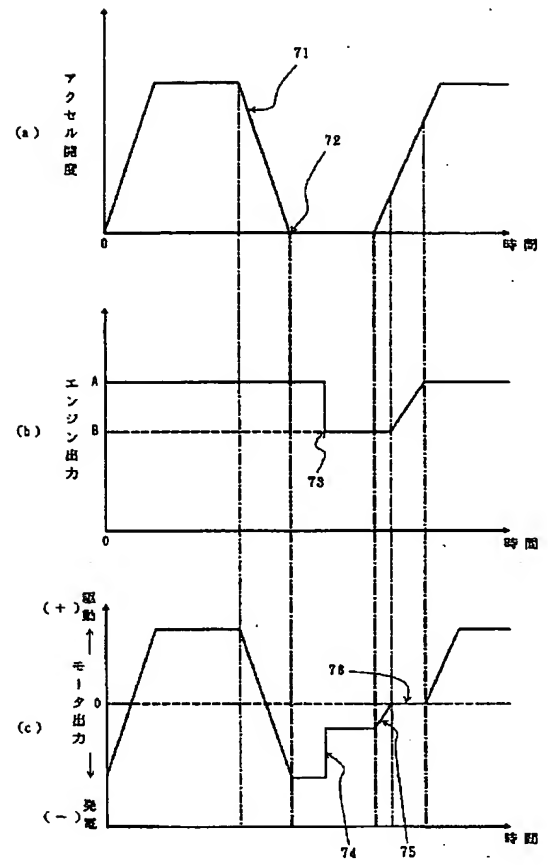
【図2】



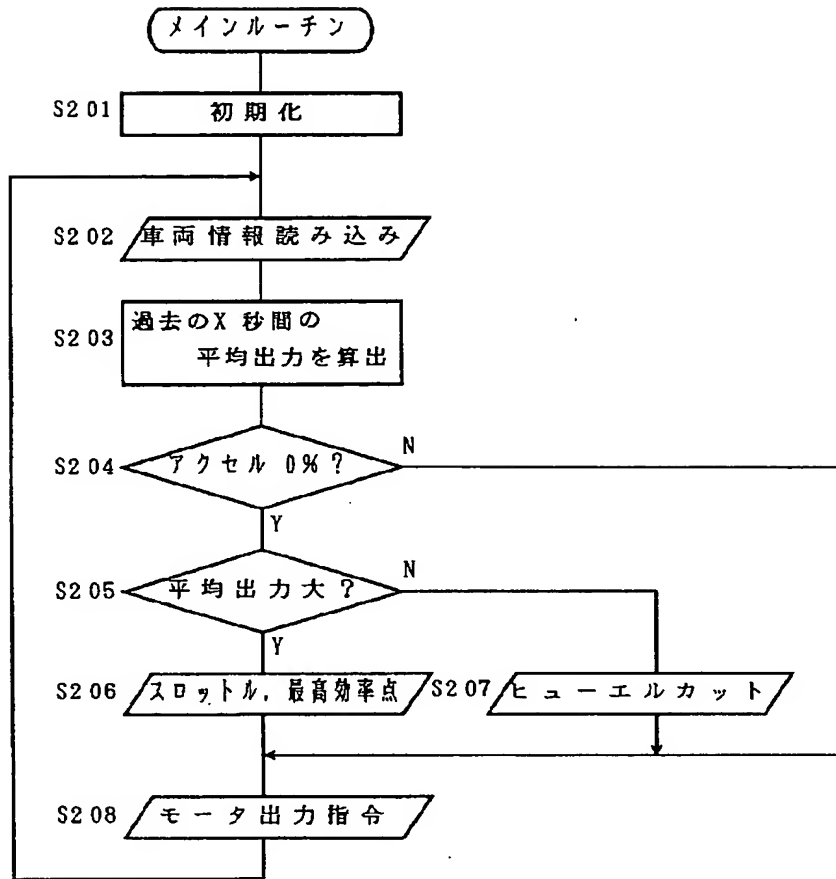
【図5】



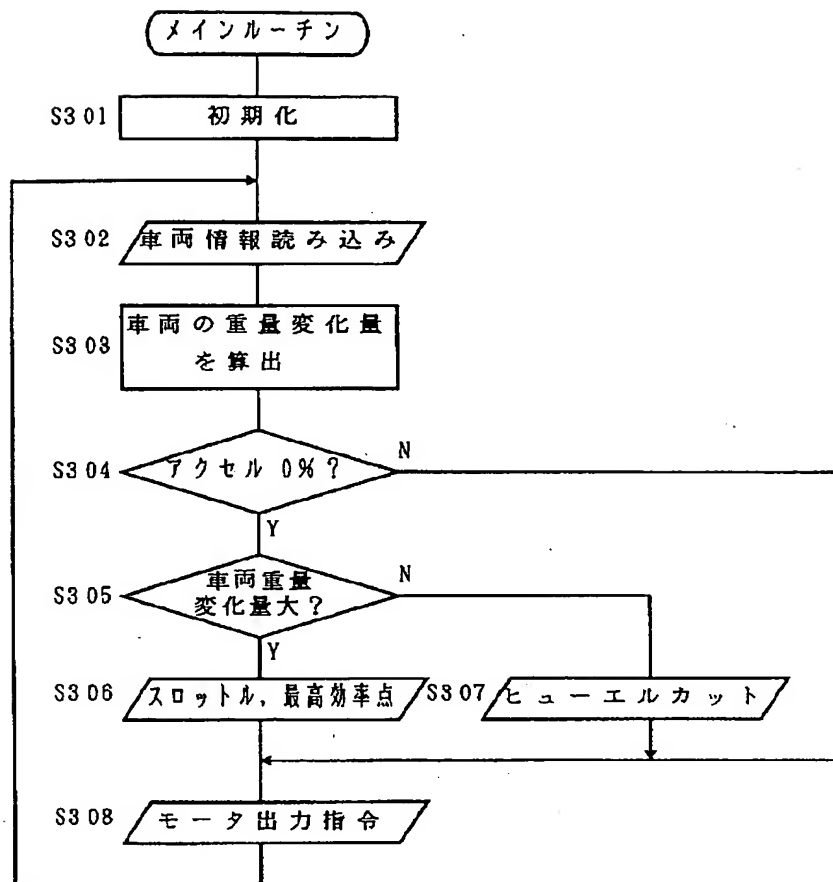
【図11】



【図 6】



【図 7】



【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第7部門第4区分

【発行日】平成14年5月24日(2002.5.24)

【公開番号】特開平8-317505

【公開日】平成8年11月29日(1996.11.29)

【年通号数】公開特許公報8-3176

【出願番号】特願平7-145322

【国際特許分類第7版】

B60L 11/14

F02D 29/02

【FI】

B60L 11/14

F02D 29/02 D

【手続補正書】

【提出日】平成14年2月25日(2002.2.25)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0028

【補正方法】変更

【補正内容】

【0028】また、エンジン1は、再びアクセルが踏み込まれると再始動される。エンジン1が再始動された

後、クラッチ7が繋がれ、エンジン1とモータ10の合計出力が出力される。また、クラッチ7が繋がれる際、モータ10の出力割合が下げられ、エンジン出力とモータ出力は所定の割合で出力される。従って、図5(c)において符号a, bで示す時点で、エンジン出力が大きく変化するが、その変化を打ち消すようにモータ出力が決められるため、a, bで示す時点におけるショックの発生が防止される。